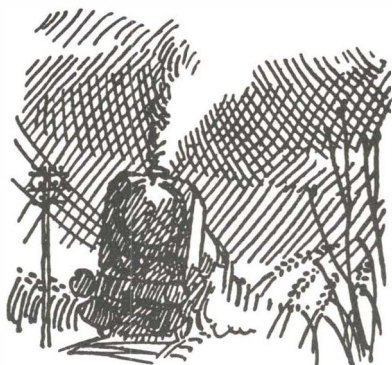




7

DANSK  
LOKOMOTIV  
TIDENDE





# DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

10. JULI 1969 — 69. ÅRGANG

7

Indhold:

Efter vedtagelsen . . . . .	2
Lønning pr. 1. juli 1969 . . . . .	3
Lederskab og strejke . . . . .	4
Sovjettiske lokomotivføreres arbejdsforhold . . . . .	6
Hos Knorr i München . . . . .	8
Verdens hurtigste tog . . . . .	10
DSB-orientering . . . . .	14
Pjækkeri — Det store problem . . . . .	15
Politisk økonomisk orientering . . . . .	16
Glimt udefra . . . . .	17
Jernbanemuseet . . . . .	18
Personalía . . . . .	19
Damernes Dag . . . . .	20

Redaktører:

E. Greve Petersen  
(ansvarshavende)  
K. B. Knudsen.

Redaktion og ekspedition:  
Hellerupvej 44, Hellerup.  
Telefon Hell. (01 43) 7269.  
Kontortid 9-16.  
Lørdag lukket.

Frederiksberg Bogtrykkeri  
Howitzvej 49.

## *Efter vedtagelsen*

Den 11. juni vedtog folkettingen ved 3. behandling loven om tjenestemandslønninger m.m. og klassificering af tjenstemandsstillinger i staten. Med undtagelse af nogle ganske få rettelser i det oprindelige lovudkast blev loven vedtaget uændret i forhold til forslaget fra tjenstemandskommissionen. Foreningen har gennem sine repræsentanter haft foretræde for Tjenestemandskommissionen og senere for folketingets lønningsudvalg, ligesom der fra vor side har været udarbejdet et skriftligt indlæg til orientering for de politiske repræsentanter og som motivering for vor reaktion overfor den ejendommelige behandling, lokomotivmændene blev udsat for. Når lovforslaget er vedtaget og vore bestræbelser for at blive imødekommet har været resultatløse, kunne vi naturligvis se bort fra en yderligere behandling af dette emne, men da der synes at være kræfter indenfor samarbejdende organisationer, der har følt trang til at ville fremhæve sine egne »enestående« forhandlingsevner og tillige har brilleret med ret fremragende resultater, er der måske grund til, uden at bruge større armbevægelser, men for at retfærdigheden ihvertfald i dette tilfælde kan ske fyldest, at knytte nogle få bemærkninger til den særprægede situation, lokomotivmændene blev bragt i. Hvis det der er skrevet fra vore »venners« side er gjort for at hævde sig selv i medlemskredsen, skal vi tilgive dem, selvom vi nok kunne have ventet disse indlæg på et andet tidspunkt, så de ikke fik karakteren af et bagholdsangreb. Vi misunder ingen opnåede resultater og deres tilfredshed hermed og har aldrig betvivlet deres forhandlingsevne, men vi må tage skarp afstand fra påstanden om, at det var forhandlingsviljen fra vor side, der manglede for at gennemføre vore forslag. En understregning heraf tilkendegives klart igennem Danske Statsbaners skrivelse til lønningskommissionen, selvom den først forelå efter lokomotivmændenes utraditionelle reaktion. Også centralorganisationens formand kan næppe, som redaktør af Jernbaneforbundets blad, anerkende påstanden om, at forhandling ikke har fundet sted også på organisationsplan. Medens der i midten af denne måned forventes udsendt retningslinier for indplacering i det nye klassificeringssystem, har Danske Statsbaner foretaget en foreløbig indplacering og i den anledning udsendt følgende:

# Lønning 1-7-69

»Efter at forslag til lov om tjenestemandslønninger m.m. og klassificering af tjenstemandsstillinger i staten, folkeskolen og folkekirken er vedtaget i folketinget ved 3. behandling den 11.6.1969 vil de nye lønningsbestemmelser blive anvendt med virkning fra og med lønudbetalingen for juli måned 1969. Der er ved den nye lov gennemført en række opdelinger af nuværende stillinger, således at disse stillinger henføres til forskellige lønrammer.

Da den endelige placering af tjenstemændene i vedkommende lønrammer endnu ikke har kunnet finde sted for de fleste stillingers vedkommende, vil placeringen i lønrammer foreløbig være foretaget således, at alle i samme stilling inden for nuværende lønningsklasse placeres i den for stillingen fastsatte laveste lønramme, bortset fra de enkelte undtagelser, hvor endelig placering allerede nu har været mulig.

Af lønspecifikationen for juli måned og indtil videre vil fremgå den nye lønning for vedkommende lønramme, men da ingen efter lovens bestemmelser ved indplaceringen i de nye lønrammer kan opnå en lønfremgang pr. 1.7.1969 på mere end 3 pct. af den senest udbetalte løn inkl. bestillingstillæg og stedtillæg, vil det eventuelt overskydende beløb på lønspecifikationen være anført som et fradrag under kode 8700.

Fornødent notat herom bedes foretaget ud for kode 8700 i ordreserie A, side 276-IV.

De nye lønninger og stedtillæg vil senere blive optaget i ordreserie A.

Med henblik på en endelig indplacering ved lønudbetalingen den 1. september vil der i den kommende tid blive ført forhandlinger mellem generaldirektoratet og organisationerne.

Løntrin	Skalaløn jfr. § 2	Dyrtidstillæg § 7	Ialt
1.	16.000	4.800	20.800
2.	16.440	4.932	21.372
3.	16.892	5.068	21.960
4.	17.357	5.207	22.564
5.	17.834	5.350	23.184
6.	18.324	5.497	23.821
7.	18.828	5.648	24.476
8.	19.346	5.804	25.150
9.	19.878	5.963	25.841
10.	20.425	6.128	26.553
11.	20.986	6.296	27.282
12.	21.564	6.469	28.033
13.	22.157	6.647	28.804
14.	22.766	6.830	29.596
15.	23.392	7.018	30.410
16.	24.035	7.211	31.246
17.	24.696	7.409	32.105
18.	25.375	7.613	32.988
19.	26.073	7.822	33.895
20.	26.790	8.037	34.827
21.	27.527	8.258	35.785
22.	28.284	8.485	36.769
23.	29.062	8.719	37.781
24.	29.861	8.958	38.819
25.	30.682	9.205	39.887
26.	31.526	9.458	40.984
27.	32.393	9.718	42.111
28.	33.284	9.985	43.269
29.	34.199	10.260	44.459
30.	35.139	10.542	45.681
31.	36.106	10.832	46.938
32.	37.099	11.130	48.229
33.	38.119	11.436	49.555
34.	39.167	11.750	50.917
35.	40.244	12.073	52.317
36.	41.351	12.405	53.756
37.	42.488	12.746	55.234
38.	43.656	13.097	56.753
39.	44.857	13.457	58.314
40.	46.091	13.827	59.918
41.	47.358	14.207	61.565
42.	48.660	14.598	63.258
43.	49.998	14.999	64.997
44.	51.373	15.412	66.785
45.	52.786	15.836	68.622
46.	54.238	16.271	70.509
47.	55.726	16.717	72.443
48.	57.251	17.174	74.425
49.	58.814	17.642	76.456
50.	60.416	18.121	78.537
51.	62.058	18.611	80.669
52.	63.741	19.112	82.853
53.	65.466	19.624	85.090

# Stedtillæg 1-7-69

Løntrin	Hovedstadsområdet sats	Nordsjællands sats	Sats A
1.	3.120	2.080	1.040
2.	3.206	2.137	1.069
3.	3.294	2.196	1.099
4.	3.385	2.257	1.128
5.	3.478	2.318	1.160
6.	3.574	2.382	1.191
7.	3.671	2.448	1.223
8.	3.773	2.516	1.257
9.	3.877	2.584	1.292
10.	3.983	2.656	1.327
11.	4.092	2.729	1.364
12-22.	4.206	2.803	1.401
23.	4.095	2.729	1.365
24.	3.974	2.648	1.325
25.	3.844	2.562	1.281
26.	3.704	2.469	1.234
27.	3.553	2.367	1.184
28.	3.392	2.259	1.130
29.	3.218	2.144	1.073
30.	3.032	2.020	1.010
31.	2.834	1.888	944
32.	2.622	1.747	874
33.	2.397	1.596	798
34.	2.158	1.438	719
35.	1.903	1.268	633
36.	1.633	1.087	543
37.	1.347	896	449
38.	1.043	694	347
39.	722	480	241

# Lederskab og strejke

*Af Tage W. Jensen*

I dagene efter lok-førernes 24-timers strejke lagde kommentatorer flere steder sig i selen for at udlede en »lære« af begivenheden, bl. a. denne: »Strejken har vist, at jernbaner ikke er uundværlige . . . rejsende benyttede blot andre transportmidler«.

Den egentlige lære, der kan drages af strejken, er selvfølgelig ikke så behagelig enkel.

Helt bortset fra jernbaners voksende indflydelse hjemme og ude som godstransportører tvivler vist ingen om, at intet enkelt led i samfundet kan bryste sig af at være absolut uundværlig. Hvad den anførte »lære« angår overbeviser den ikke ved sin logik – for man kan ikke med god grund hævde, at den, der uden dykker-gear holder hovedet under vand i 24 sekunder også kan holde hovedet neddykket i 24 minutter, i 24 timer eller længere uden betydelige følger for såvel hovedets ejer som for dem, der måtte være afhængig af den pågældende.

Den egentlige lære?

Den drejer sig om værdien af selve lederfunktionen, med andre ord først og fremmest værdien af at tilvejebringe rigtigt overblik. Tilsidesættes dette kriterium af top-ledere – uanset hvor de er i samfundet – udsætter lederne både dem selv og større kredse for ulemper af den art, historien er spækket med eksempler på: blokerede, væltede og – i sin mest afstumpede form for selvtægt – aflivede ledere à la 1789-modellen og efterfølgende udgaver.

## *En forbindelse*

Set i større perspektiv vil ledere på den måde selv bidrage til at devaluere leder-begrebet. Og her er vi ved noget væsentligt.

For iagttagere af såvel den engelske som den danske scene ses en virkelig lærerig forbindelse imellem baggrunden for lok-førerstrejken og baggrunden for den engelske dronnings nylige åbning af Victoria Linjen. De to forskellige handlinger – den ene ceremoniel, den anden »ulovlig« – er gode at få ledermæssig forstand af. Også i relation til en anden, typisk kommentar til strejken: »Lok-førernes aktion manglede sympati i befolkningen«.

Dronning Elizabeth's åbningshandling havde væsentlig mere end »sædvanlig top-figurmæssig« natur. Den var endnu et vidnesbyrd om det engelske kongehus' levende medleven i strømninger i samfundet – fra udpræget tekniske områder til mere kulturelle.

Dronningen og – måske i endnu højere grad – prins Philip er hyppigt gæstetalere ved faglige sammen-

komster inden for videnskab, erhvervsliv o. a. De kongeliges udtalelser citeres og kommenteres i pressen og »mand og mand imellem«, for deres ord er velunderbyggede. Og kongehuset kommer stadig briterne »ved«, selv om det ikke altid er let at se for den lejlighedsvis tilskuer. Et overbevisende eksempel fik man før den unge prins Charles' besøg i Wales, som gav anledning til yderst skarpt delte og skarpt udtalte meninger, måske navnlig blandt walisere! I et radio-interview før besøget gav prinsen ved sine ligefremme og realistiske svar på interviewerens spørgsmål et godt indtryk af, hvor vel skolet kongehusets medlemmer er i at møde både ros og kritik fra det moderne Englands befolkning.

Tidligere har verden set det engelske kongehus' medlemmer bringe endog store personlige ofre på det alter, der hedder tronens (= lederskabets) *prestige* i befolkningen.

Det vigtige i denne sammenhæng er, at i selve denne sans for at bevare overblikket ligger en bekræftelse af det gode lederprincip: man holder sig nøje orienteret om strømninger, sympatier, ønsker, meninger for derved at kunne etablere det rigtig funderede overblik, der er nødvendigt for at sætte en leder i stand til at træffe rigtige beslutninger og derved hindre konflikter i et moderne samfund eller i et enkelt firmas funktion. Princippet gælder selvfølgelig, som før antydnet, på ethvert lederfelt, politisk, kommercielt osv., i ethvert frit, moderne samfund, hvor top-lederes opgave er at samarbejde med underledere for at føre »masserne« ad rette spor.

## *En forskel*

Lok-førerne mente ikke, deres voksende ansvar blev mødt med passende bevågenhed »i toppen«. Hvad enten man mener, denne opfattelse var rigtig eller forkert, burde den ikke have været overset.

Gennem beslutningen om 24-timers strejken gjorde lok-førerne opmærksom på forholdet – på forskellen imellem arbejdet at føre tog med mange mennesker og f. eks. kontorassistenters arbejde.

Det er tegn på manglende overblik at stille lok-førere på linje med mindre nøglestillingpræget personale – og desværre hører den slags fejlvurderinger til det moderne menneskes dilemma. For i det uindskrænkede demokrati er selve lederbegrebet, uanset om det er ledere af stater, af virksomheder, af tog osv., blevet devalueret så meget, at »arbejdere fra





produktionslinjerne nu møder op i direktionskontoret», som en konsulent i virksomhedsledelse har udtalt til den, der skriver dette, »repræsenteret ved tilidsmænd for at spilde alle parters tid med at aflevere en protest mod farven på de ny kantinedøre i fuld overensstemmelse med mange arbejdes misforståede opfattelse af demokrati på arbejdspladserne – at vi er alle ledere . . .«

#### *Et varsko*

»Nøglestilling« er et nøgleord her, for den egentlige lære rummer desuden et varsko om den nøgleposition, transportarbejdere – og elektroteknikere – vil få i det automatiske samfund i dag og i morgen. Det er

næppe forkert at pege på, at navnlig politikere bør følge udviklingen særlig nøje på disse to fag-områder for at blive i stand til at gøre mest mulig for at gardere samfundet imod følger af eventuelle såvel »lovlige« som »ulovlige« arbejdsstandsninger af nævnte grupper, der indlysende vil kunne lamme det moderne samfundsmaskineri særdeles mærkbart.

Læren siger også, at det altid er mindre fejlagtigt at overse assistenter og medarbejderkredse end at overse ledere og lederkredse, hvadenten lederen sidder på en ministertaburet, en direktørstol, et lokfører-sæde osv. – til trods for det uindskrænkede demokratisk dogme: »der er ingen forskel . . . vi er alle ledere«.



# Sovjetiske lokomotivføreres arbejdsforhold

APN's korrespondent Konstantin Mihajlov har bedt sekretær i USSR's Jernbanearbejderforbund, Anatolij Vorópaj, om at svare på en række spørgsmål om sovjetiske lokomotivføreres arbejdsforhold.

*Spørgsmål:* – Hvor lang er en lokomotivførers arbejdstid ved henholdsvis dag- og natarbejde?

*Svar:* – Ligesom alle andre sovjetborgere har lokomotivførerne 8 timers arbejdsdag. Men om natten er den en time kortere. Køreplanen tillader dem dog ikke at blive færdig på 7 timer, og i så fald giver arbejdsloven mulighed for over 7 timers, men ikke over 8 timers arbejde. Desuden får lokomotivføreren (ligesom hele lokomotivpersonalet) et tillæg til grundlønnen på  $\frac{1}{7}$  af timetariffen for hver arbejdstime om natten, fra kl. 22 til kl. 6) udover de fastsatte syv timer.

For skifteholdsarbejdere beregnes arbejdstiden for en hel måned ad gangen. Disse arbejdere skal gennemsnitligt have 174 arbejdstimer om måneden.

*Sp.:* – Hvor mange dage arbejdes der om ugen? Og hvor mange nætter i træk kan lokomotivførerne komme til at arbejde?

*Sv.:* – Der er 5-dagesuge og to fridage. Lokomotivføreren arbejder ikke mere end to nætter i træk.

*Sp.:* – Er der pauser i arbejdet, altså perioder, der ikke regnes med til arbejdstiden?

*Sv.:* – Ja, det forekommer, når lokomotivføreren har nået endestationen og venter på tilbageturen. Disse pauser varer 3–4 timer – halvdelen af køretiden – og er beregnet til hvile inden tilbageturen. Lokomotivførerne har gratis hotelværelser på disse stationer.

*Sp.:* – Hvor lang er lokomotivførernes daglige og ugentlige fritid?

*Sv.:* – Som sagt har lokomotivføreren to fridage om ugen. Men fritiden er ujævnt fordelt i ugens løb. Hvis han har kørt 8 timer og derefter brugt lige så meget tid på tilbageturen, så har han ret til 35 timers fritid. Så skal hvilepausen på endestationen ganske vist trækkes fra, men hvis der hertil kommer en af de ordinære fridage, så bliver det over to døgners fritid. Den daglige fritid fastsættes til  $2\frac{1}{2}$  gange arbejdstiden.

*Sp.:* – Hvor lang ferie er der?

*Sv.:* – En lokomotivfører får 31 dages betalt ferie om året.

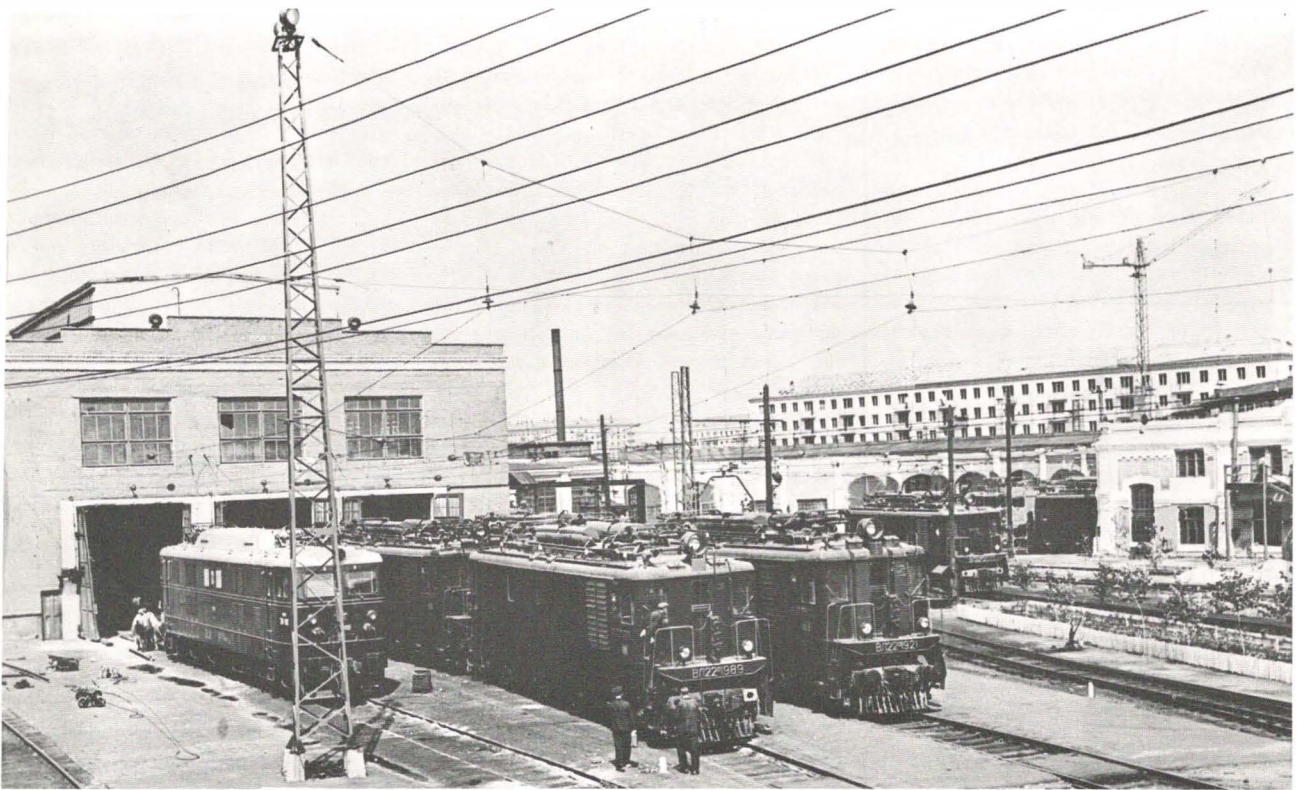


Lokomotivfører Jakov Syropjatov

Herunder: Stationen i Murmansk







En remise i Moskva

*Sp.:* – Får han løntillæg for at arbejde på fridage og festdage?

*Sv.:* – Arbejde på festdage betales dobbelt. På fridage arbejder lokomotivførerne ikke.

*Sp.:* – I hvilken alder kan man gå på pension, og hvor stor er den?

*Sv.:* – En lokomotivfører kan gå på pension i 55-års alderen, hvis han har mindst 25 års anciennitet, hvoraf han skal have tilbragt 12½ på et lokomotiv. Pensionen er på 50 pct. af lønnen og opefter, men ikke over 120 rubler om måneden.

*Sp.:* – I hvor høj grad er trafikjtjenesten automatiseret?

*Sv.:* – Den meget omfattende elektrificering og tekniske fornyelse indenfor de sovjetiske jernbaner har lettet arbejdet meget for alle, også for lokomotivførerne.

Sporskifter og signaler er elektrificerede og styres centralt. På de store rangerbanegårde er sorteringsristene automatiserede. Dette har frigjort mange arbejdere, som nu efter omskoling kan få

mere kvalificeret arbejde, der som regel giver højere løn.

På lokomotiverne er der installeret radioforbindelse, så førerne står i stadig forbindelse med trafiklederen på strækningen. Lokomotiverne er udstyret med apparater, der automatisk standser toget, når det nærmer sig et rødt signal. For slet ikke at tale om, at mange strækninger er udstyret med automatisk blokpost-system.

*Sp.:* – Hvilke muligheder har lokomotivførerne for avancement?

*Sv.:* – Lokomotivførere deles i fire klasser efter deres kvalifikationer. For at komme op i en højere klasse må man gennemgå en bestemt undervisning og aflægge eksamen. Denne undervisning kan enhver lokomotivfører få på gratis kurser, der organiseres af administrationen sammen med de lokale fagforeningskomiteer. Enhver lokomotivfører, der starter i 4. klasse, har mulighed for senere at rykke op i 3., 2. og 1. klasse, og i takt hermed ydes der et større tillæg til grundlønnen.

Men lokomotivførere kan også avancere udenfor deres eget speciale. Ved at erhverve sig de fornødne kundskaber kan de få ledende stillinger, f.eks. i remisen eller i jernbaneledelsen. Det er der masser af eksempler på, og disse muligheder har enhver sovjetisk jernbanearbejder.

*Sp.:* – Hvor meget tjener en lokomotivfører?

*Sv.:* – Tag f.eks. Jakov Syropjatov og hans assistent, som kører diesellokomotiv i Ural. Syropjatovs gennemsnitlige månedsløn er på 280–290 rubler. Heraf er de 180 rubler tariffbetaling, resten er forskellige tillæg og præmier. Som lokomotivfører af 1. klasse får han 15 pct. af tariffen som tillæg (for 2. klasse er det 10 pct.). Desuden får han og assistenten 40 pct. af værdien af det brændstof eller den elektricitet, de sparer; denne præmie fordeles med 60 pct. til Syropjatov og 40 pct. til assistenten. Endelig får de begge to 15 pct. tillæg for at arbejde i Ural, hvor klimaet er strengt.

Syropjatovs assistent får gennemsnitligt 190–200 rubler om måneden.



# Hos KNORR i MÜNCHEN

Det var naturligvis med en vis forventning, de 83 deltagere i landsoplysningsudvalgets studierejse til München, efter modtagelsen på banegården af overingeniør Zimmermann fra Knorr, indledte de 3 dages ophold. Men at forventningerne skulle blive indfriet i så stort mål, som tilfældet blev, drømte sikkert ingen om.

Jeg skal i det følgende søge at rekonstruere noget af det vi på turen så og oplevede, det må dog blive lidt overfladisk, idet der på en sådan rejse, med så mange deltagere, naturligt er mange interesser der krydser.

Efter ankomsten tog vi til vore hoteller »Christallo« og »Odeon«, hvor morgenmaden ventede. Efter et hastigt toilett mødte vi ved busserne, der skulle føre os til rejsens mål Knorr-Bremse. På vejen til fabrikken blev vi vidne til den store aktivitet der for tiden udfoldes i München, med anlæggelse af U-baner, bygning af veje og beboelsesejendomme, alt med henblik på de olympiske lege i 1972. Ved ankomsten til Knorr-Bremse, blev vi budt velkommen af direktør Jassen, der gav en kort redegørelse for firmaets produktion.

Efter en opdeling af deltagerne i 3 grupper, begyndte en ca. 3½ times rundvisning på den store fabrik, der beskæftiger 3000 mennesker, heraf 800 gæstearbejdere fortrinsvis italienske og fra Balkanlandene. Det vil her være vanskeligt at beskrive hvilke ting, der havde

deltagernes største bevågenhed, dog tror jeg, at f.eks. fremstillingen af bremsecylindre på en special maskine, samt de øvrige specielle værktøjsmaskiner der udførte flere operationer samtidig, og den minutløse kontrol med de færdige produkter der foregik, interesserede de fleste. Et kapitel for sig var studiet af den forskning, der finder sted på Knorr. Grupperne havde svært ved at komme videre, når de nåede til det store prøveanlæg for 400 akslers bremser, hvor man var i gang med prøvning af koblingsslanger med forskellige profiler. Eller ved prøvestanden for skivebremser, hvor der til eksempel blev vist en 48 tons vogns bremseevne ved en fart af 180 km/t.

Knorrs nyeste forskningsområder, den automatiske kobling og de nye automatiske førerbremseventiler, blev ligeledes genstand for stor interesse, og mange spørgsmål til de ledsagende ingeniører.

Efter rundvisningen var vi inviteret til frokost i restaurant »Aumeister« beliggende i den engelske have i byens udkant. Det blev til nogle hyggelige timer, hvilket den herlige mad og vinen gjorde sit til. Knorr-Bremses direktør, dr. von Bandemeer udtrykte sin glæde over, at så mange lokomotivmænd havde villet ofre af deres ferie til et besøg på fabrikken, hvilket for ham vidnede om en stor interesse for de pågældendes arbejde, håbede vi havde fået udbytte af besøget, og at det efterfølgende program måtte

give et indtryk af Münchens befolkning og omegn. Efter en tak af undertegnede, med maskinchefen som tolk, kørte vi tilbage til banegården, for på vore hoteller at gøre klar til et nyt møde med Knorrs repræsentanter, kl. 19,00 på Gaststätte »Platzl«.

Denne aften vil blive erindret som en rigtig »Tyroleraften«, for selv om det kneb med at følge de optrædendes bayerske dialekt, kunne til gengæld musikken, maden og de store ølkrus hæve stemningen til de helt store højder.

Onsdag den 7. maj, vil altid blive stående i deltagerne bevidsthed, som det helt uovertrufne, der kan præsteres af smukke indtryk, særegne oplevelser, hygge, stemning og sidst, men ikke mindst en hjertelig gæstfrihed.

Det startede med bus til et af Münchens yndede udflugtssteder, Tegernsee, igennem et for os danske særpræget naturområde. Fra Tegernsee måtte vi skifte til jeep og folkevogne, idet vi på vejen (der kun var et hjulspor) til overingeniør Zimmermanns sommerresidens »Neurath-Haus«, skulle forcere stigninger på 40 pct., og chaufføren havde kun et at gøre – speederen i bund. Efter megen morskab nåede alle op til de 1262 m over havet, og en hyggelig eftermiddag i skønne omgivelser, samt alt det der sætter humøret højt, god mad og drikke, musik, og prægtige værtsfolk.

Nedturen til fods, var vanskelig for nogle, men jeg tror ikke de fortryder strabadserne i dag.

Den sidste dag i München var helliget de enkeltes særlige interesseområder, en stor part var på Deutsches Museum, andre i Dachau, og endelig nogle på rekognoscering i byen. Afslutningen fandt sted i det kæmpestore Ølhus »Mäthäserbräu«, hvor vi over en halv kylling og en liter øl, sagde hinanden tak for en dejlig oplevelse.

Vi havde den glæde, at maskinchefen E. Risbjerg Thomsen og afdelingsingeniørerne J. Mortensen og Anker-Pedersen fra maskinafdelingen, samt grosserer Svend Degn som Knorrs danske repræsentant deltog i turen, og vi er dem megen tak skyldig for den støtte, vi fik, samt glade for det hyggelige samvær. Landsoplysningsudvalget retter ligeledes en tak til alle deltagerne, for den kammeratlige måde turen blev gennemført på. Nu er det blot udvalgets hovedpine at finde frem til et arrangement, der kan stå mål med Münchenturen 1969.

Jørn Thillemann.

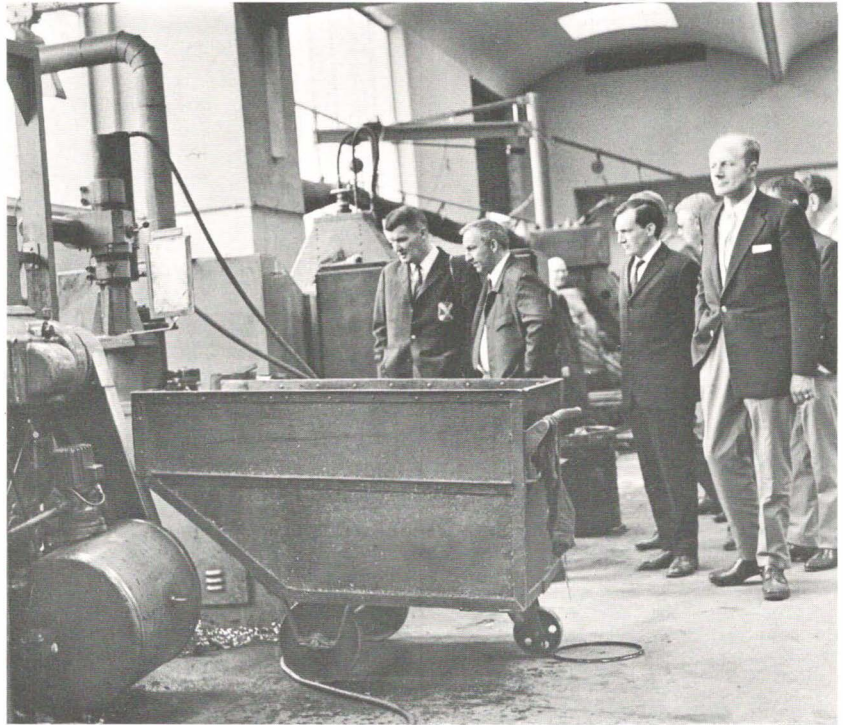






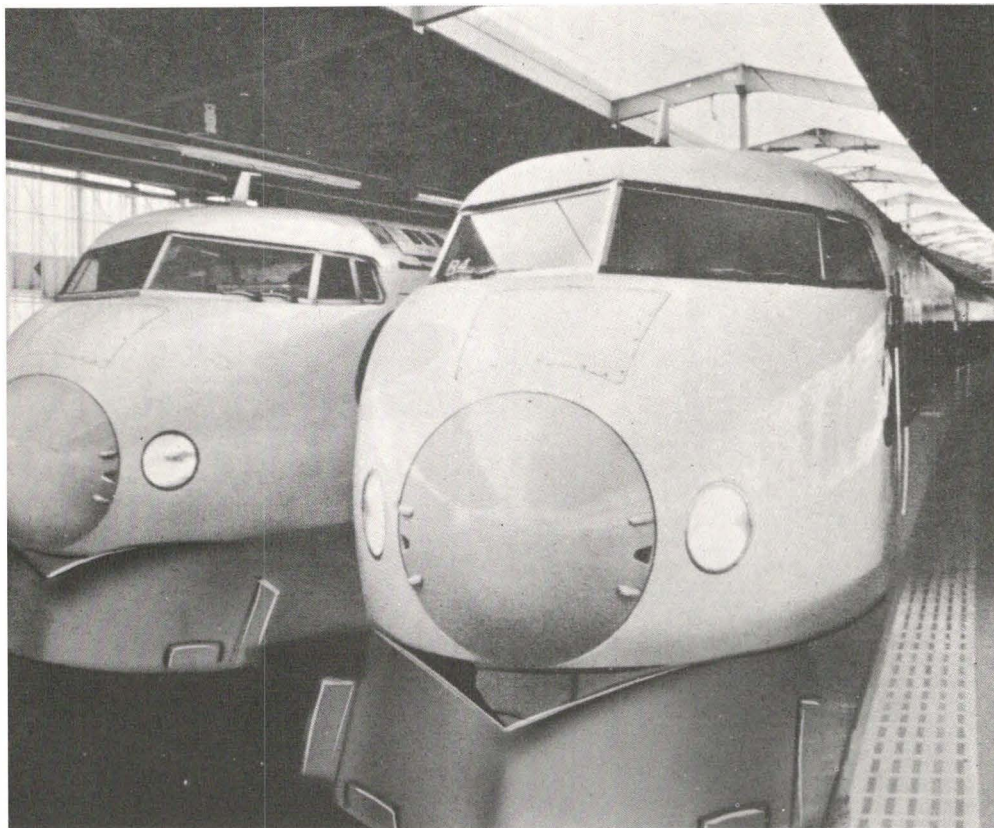
*Modstående side:  
På vej til Neurath-Haus.*

*På denne side:  
Maskinchef E. Risbjerg Thomsen  
foredrager og hosstående betragter nogle  
af deltagerne en af arbejdsprocesserne  
på Knorr-fabriken, medens nederst  
fra venstre afdelingsingeniør  
A. Anker-Pedersen,  
overingeniør Zimmermann (fra Knorr),  
Jørgen Thillemann og  
maskinchef E. Risbjerg Thomsen  
hygger sig.*





# Verdens hurtigste tog 210 km/t slår



Fly-ruten mellem Tokio og Osaka var den eneste mulighed for hurtig befordring for 3½ år siden. I dag har nye eksprestog, der kører med en hastighed på 210 km/t, taget så godt som alle passagererne, og fly-selskaberne kæmper hårdt for at overleve.

Før små fire år siden befordredes næsten 1½ million mennesker hvert år med fly mellem Japans to største byer, Tokio og Osaka. Flyene, der brugtes, var antikverede DC-6'ere og DC-7'ere og helt forældede Viscount-maskiner, men passagertallet var stadig stigende, og man beregnede, at der i 1966 ville være 2,6 millioner passagerer på denne vigtige indenrigsrute. I tillid til disse beregninger gik man over til jet-drift, men i 1966 var passagertallet *dalet* til under 1 million!

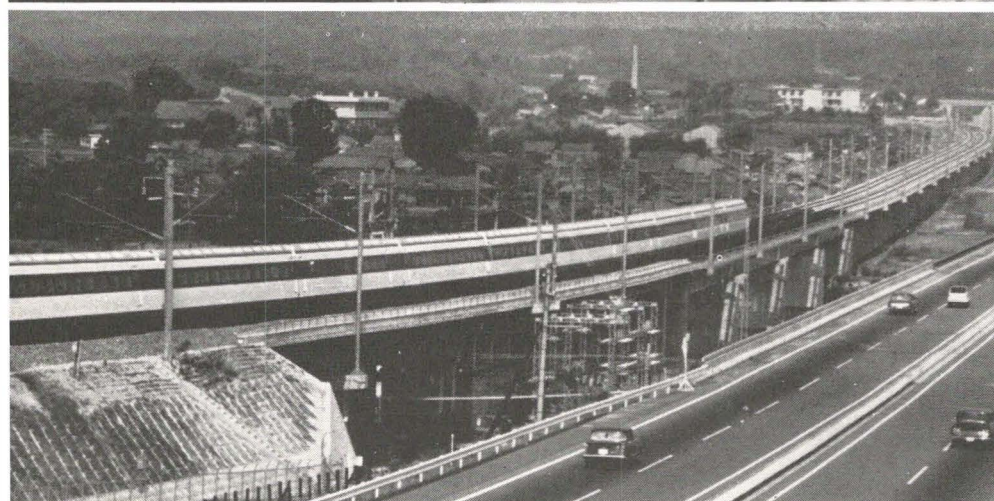
Hvorfor nu det?

Fordi verdens hurtigste tog i mellem-tiden var sat i drift mellem de to byer. Disse tog kører med en hastighed på 210 km/t – og vel at mærke *ikke* over en kort del af strækningen, men den ene kilometer efter den anden. Og i disse moderne tog sidder de passagerer, fly-selskaberne havde regnet med at skulle befordre.

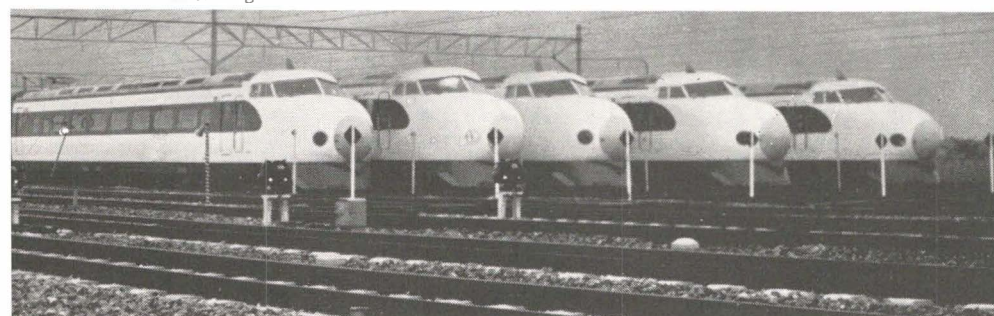
Da jeg læste om disse nye tog sidste efterår, havde NTL-jernbanens nye linie allerede befordret passager nr. -110.000.000! Den gamle NTL-linie var smalsporet, og en rejse med dens tog mellem Tokio og Osaka varede 6½ time. Med togene på den nye linie, der er 512 km lang, varer rejsen 3 timer og 10 minutter. Til sammenligning kan nævnes, at det hurtigste tog i USA »The Afternoon Congressional«, er en time mere om at køre en strækning, der er 160 km kortere.

NTL-liniens vogne er meget luksuøst udstyret. På 1. klasse er der sæder med vipperyg ligesom i et fly, men 2. klasse er næsten lige så elegant udstyret, selv om ryglænene er faste her.

Jeg havde taget tre ture med toget som almindelig passager, før jeg bad min vært, Hiroshi Tsuyama fra den japanske komité for udenrigshandel, undersøge, om jeg kunne få lov til at køre en tur med toget i lokomotivførernes kabine. Det viste sig at være næsten lige så vanskeligt at opnå denne tilladelse som at få lov til at komme med i et Apollo-rumskib. Jeg fik at vide, at



Den ny NTL-linie er velforsynet med lyntog. Der afgår ikke færre end 66 fra Tokio hver dag.





# jetflyene ud

chancerne for at opnå tilladelsen var 1 mod 100, og derfor blev jeg meget overrasket over at få tilladelsen.

Den sidste dag, jeg opholdt mig i Japan, skulle jeg besøge Suzuki-motorkyckelfabrikken i Hamamatsu, der ligger midtvejs mellem Tokio og Osaka. Hr. Tsuyama kom med tilladelsen, dagen før jeg skulle ud på denne rejse, og jeg kunne derfor tage til Hamamatsu med NTL-eksprestog.

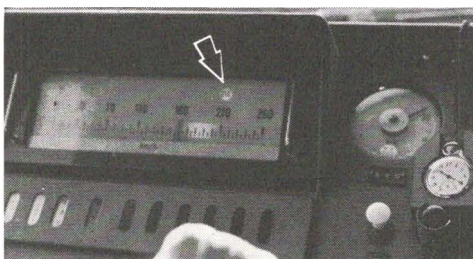
Toget, jeg skulle med, havde nr. 201, og det var en Kodama, dvs. en lille ekspres. Det skulle afgå fem minutter efter en Hikari, dvs. en super-ekspres. Hikari'en standser kun i Nagoya og Kyoto. Kodama'en har 10 standsninger på ruten, men holder samme hastighed ude på linien som Hikari'en.

Tokio er en stor by, og den synes ved kørsel med normal hastighed at være næsten endeløs at komme ud af. Men da vi med en hastighed på 160 km/t forlod verdensbyen, forekom den ikke særlig stor eller langstrakt! I løbet af ingen tid var vi ude på linien.

Jeg begav mig forud i toget og stod snart ved den lille dør, der fører ind til kabinen, hvor lokomotivføreren sidder. Der er en sådan førerkabine i hver ende af toget, som derfor ikke behøver at vende på endestationerne.

Toget var sammensat af 12 strømledede vogne. Det har ikke noget egentligt lokomotiv, blot en førerkabine i hver ende af toget. Den elektriske strøm hentes fra køreledninger, som er udsprengt over sporet, og hver af de 48 aksler er forsynet med en elektrisk banemotor. Hver motor tager 185 kilowatt fra nettet, og det svarer til et samlet forbrug på 8880 kilowatt. I øvrigt er toget delt op i seks enheder, som hver består af to vogne, og hver enhed har en strøm-aftager på toget.

Lokomotivføreren kabinen minder mest af alt om cockpittet i en flyvemaskine. Den strækker sig over vognens hele bredde, men er kun omkring 120 cm i længderetningen. Alt er uhyre rent, og lokomotivføreren, der hed Takashi Tomiie, havde hvide handsker på! Han sad for øvrigt på et upolstret og ikke særlig komfortabelt sæde i kabinens venstre side (i Japan har man venstrebaner). I højre side af kabinen sad medhjælperen, der hed Tetsuo Yoshitomi. Han havde ingen håndgreb eller instrumenter at passe under kørslen, men hans uddannelse var den samme som lokomotiv-



*I en lille oplyst cirkel på speedometret kommer et tal til syne. Det angiver den hastighed, som tog-kontrollen i Tokio tillader toget at køre med, og som det ifølge automatikken er nødt til at køre med.*



*Lokomotivfører Takashi Tomiie under kørslen. Hans hånd, der er forsynet med hvid handske (!), holder på dødmansknappen. Det lille håndtag, der anes bagved, er frem/bak-omskifteren.*



*I to af de 2. classes vogne er indrettet selvbetjningsrestauranter, der kan levere små varme retter og forfriskninger.*

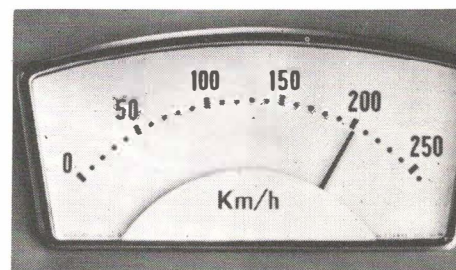
føreren, og begge havde gennemgået et seks måneders specialkursus, før de fik lov til at gøre tjeneste i de nye hurtige tog.

Det helt nye spor var lagt i skæveballast, og kørslen var derfor nogenlunde støvfri.

På sin venstre side havde lokomotivføreren et stort speedometer, hvis nål stod som limet fast til tallet 210 km/t. Lige over dette tal var der en oplyst cirkel, hvori også kunne læses tallet 210.

En tunnel dukkede op forude, men inden jeg kunne nå at sige et ord, opslugte den os. I samme øjeblik vi kørte ind i tunnelen, standsede luftkonditioneringsanlæggets ventilatorer automatisk for at undgå, at der dannes overtryk inde i vognene.

Vi passerede tunnelen i løbet af nogle få sekunder. Kort tid efter kørte vi ind i en ny tunnel. Næsten 70 km af stræk-



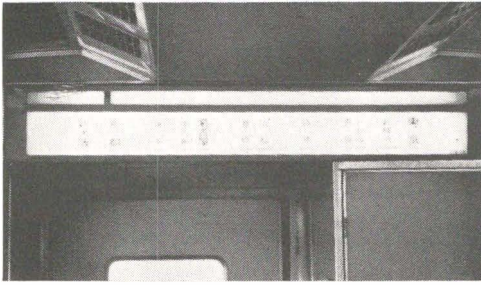
*I restauranterne er monteret speedometre, passagererne kan overbevise sig om, at toget holder den lovede høje hastighed.*

ningen eller ca. 13 pct. går gennem tunneler. Den største tunnel er 8 km lang.

På overkanten af instrumentbrættet sidder endnu et speedometer, således at lokomotivføreren kan røre sig lidt og skifte stilling uden at slippe speedometernålen af syne. Lige nedenunder dette ekstra speedometer er anbragt otte kontrollamper, som tændes, hvis der opstår fejl et eller andet sted. Når der er otte lamper og ikke seks, er årsagen den, at toget i givet fald kan udvides til i alt otte vogne (én kontrollampe for hver vogn).

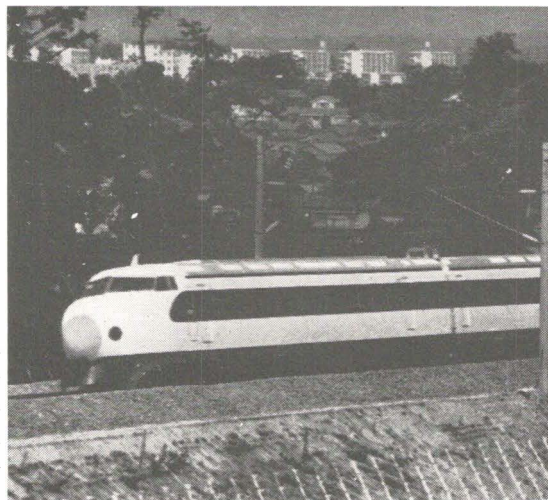
Et alarmlys angiver, at alle togets døre er lukkede. Toget kan overhovedet ikke sættes i gang, hvis en af dørene står åben. Mellem lokomotivføreren og hans medhjælper er anbragt to telefoner. Gennem den ene af disse kan lokomotivføreren tale til passagererne gen-





Nå toget standser ved en station, kommer stationsnavnet frem på et lyspanel ved enden af hver vogn.

Den nye flotte motorvej mellem Nagoya og Osaka har ikke kunnet stjæle jernbanens passagerer. Togene kører så hurtigt, at enhver konkurrence fra bilerne er udelukket.



NTL-liniens nye stationsbygning i Osaka. Den minder mest af alt om en moderne lufthavns-terminal.

nem togets højttaleranlæg. Den anden telefon står i radioforbindelse med trafikcentralen i Tokio. Rundt om i toget er anbragt andretelefoner, hvorfra passagererne kan dreje abonnenter i Tokio, Yokohama, Nagoya, Kyoto og Osaka.

Lokomotivføreren holder med sin højre hånd om dødmandsknappen, der er udformet som et lille skydehåndtag. Til venstre herfor sidder et andet håndtag, hvormed kørselsretningen kan ændres fra frem til bak. Og helt ude til venstre sidder bremsegrebet.

Jeg klatrede op på lokomotivføreren forhøjning for at tage et billede af speedometret, så jeg senere kunne bevise, at toget virkelig kørte med en hastighed på 210 km/t. I samme øjeblik jeg nåede op, begyndte en klokke at ringe, og jeg kunne mærke, at toget begyndte at tabe fart. Jeg blev rædselslagen ... jeg troede, at jeg havde gjort noget galt!

»Hvad skete der?« spurgte jeg hr. Kazumitsu Uozumi, den tjenestemand, de japanske jernbaner havde givet mig med som fører på turen.

»Vi bremses,« svarede han. »Bremserne er netop slået til!«

Jeg havde ikke set lokomotivføreren røre ved bremsegrebet, og det gjorde jeg Uozumi opmærksom på.

»Det skal han heller ikke,« svarede han leende. »Det hele foregår automatisk ... vi nærmer os en station, og den automatiske togkontrol har slået bremserne i. Prøv at kigge på speedometret.«

Jeg kiggede på det og opdagede, at lyset i cirklen med tallet 210 var slukket, og at en anden cirkel med tallet 160 nu var tændt.

»Når de automatiske bremses er i virksomhed,« forklarede hr. Uozumi, »kan lokomotivføreren ikke sætte hastigheden op, selv om han prøver på det.«

Lokomotivføreren skubbede dødmanshåndtaget lidt fremad.

»Hvad laver han?« spurgte jeg, »jeg synes De sagde, at det hele virkede automatisk.«

»Det gør det også,« lød svaret, »men lokomotivføreren slækker lidt af ... ganske som når man lette foden fra speederen i en bil, når man vil til at bremse.«

Klokken ringede igen, og lyset tændtes nu ved tallet 70. Farten sagtnedes, men bremserne var stadig ikke betjent af menneskehånd. Først da farten var nået ned på 30 km/t, overtog lokomotivføre-



ren bremsningen og bragte toget til standsning ved perronen, nøjagtigt ud for de angivne signaler.

Alle fartændringer sker automatisk fra impulser, som modtages fra sporet.

»Der er overhovedet ingen signaler på linien,« forklarede Uozumi, »og derfor kører togene lige så sikkert i tåge og usigtbar vejrsom i klart dagslys.«

»Det vil altså sige,« bemærkede jeg, »at det er det lille lys over speedometret, der bestemmer hastigheden.«

»Nemlig, ja ... toget kan *kun* køre med den hastighed, der angives af lyset over speedometret ... og så er det for øvrigt ligegyldigt, hvad lokomotivføreren foretager sig.«

Alt dette kunne jeg godt forstå, men jeg kunne ikke forstå, hvordan systemet kan sende forskellige signaler til de mange tog, der kører umiddelbart bag hinanden på samme spor. Da vi således standsede i Shizuoka, passerede Hikari-stationen med fuld fart nogle få øjeblikke senere.

Det hele styres fra trafik-kontrollen i Tokio. Før et tog starter, indstiller lokomotivføreren sit togs nummer på en drejeskive, der minder om dem, der findes på almindelige telefonapparater, og derefter overtager den automatiske togkontrol styringen af togets færd på linien.

Vi mødte adskillige tog, som kørte i modsat retning. De var alle mægtigt vort eget tog. Mens vi kørte på linien, havde flere tog taget passagerer om bord i Tokio ved lange perroner, hvor pladsnumrene er angivet med store, tydelige tal, og hvor maledede streger i forskellige farver leder passagererne til de rigtige vogne.

Det mest imponerende ved det hele var *antallet* af tog, alle med ens, blåhvide strømliniede vogne. På mange amerikanske jernbaner kører der kun et enkelt eksprestog i hver retning daglig, men på den japanske NTL-linie kører der hver dag 66 tog af Hikari- eller Kodama-typen ... og det er vel at mærke i *hver* retning, således at tallet i virkeligheden fordobles. Der afgår en Hikari hver hele og halve time i tidsrummet mellem kl. 6 om morgenen og kl. 8,30 om aftenen, og fem minutter efter hver Hikari afgår en Kodama. Det er unægtelig en imponerende køreplan.

NTL-linien kan tage 120 tog om dagen i hver retning, når den fulde kapacitet udnyttes. Togene tilbagelægger hver

512 km, svarende til i alt 61.440 km eller 1½ gange rundt om jordkloden ved ækvator.

Hver Hikari har to 1. klasser og ti 2. klasser vogne. Kodama'erne fører kun 1. klasser vogne. Den korte rejsetid betyder, at man ikke kan nå at spise en god middag under kørslen, men der findes en slags cafeteria i to af de 2. klasser vogne.

Hvert tog kan medføre omkring 1000 passagerer, og det svarer til kapaciteten af otte jet-fly. Vognene, der er bygget af seks japanske firmaer, er 25 meter lange og er udstyret med luftpude-affjedring. Eter tre års uafbrudt kørsel var de lige så pæne som nye, men de passes også godt. Ved hver af liniens endestationer rykker rengøringspersonalet om bord, og der bliver sat rene betræk på hvert sædes nakkestøtte. Desuden får hele toget et brusebad, inden det sendes ud igen.

Nydelige stewardesser sælger appelsiner, læskedrikke og is. I et andet japansk tog (ikke på NTL-linien), jeg rejste med, var der fem stewardesser til tre vogne, og det første, de gjorde, var at dele varme håndklæder ud til passagererne, og det er faktisk en vældig god idé i det japanske klima.

Sæderne på 2. klasse er anbragt i rækker med tre til den ene side og to til den anden. Ryglænet kan ikke vippe – denne luksus findes kun på 1. klasse. Men bortset herfra er der så godt som ingen forskel på 1. og 2. klasse ... måske bortset fra toiletterne. På 1. klasse findes der både »vestlige« og japanske toiletter (der er unægtelig en del forskel på de to typer!), på 2. klasse er der kun japanske toiletter. Heraf kan man udlede, at man ønsker, at udlændinge fra Amerika og Europa skal rejse på 1. klasse.

Japanerne forsøgte ikke at lappe på en gammel jernbane ved at indsætte turbine-drevne tog på nogle gamle, udslidte skinner. Næh, de byggede en helt ny jernbane med skinner, som var næsten 1½ km lange, og som blev udlagt på betonsveller. De byggede 67 tunneler med en samlet længde på 69 km og broer med i alt 56 km spor. Og endelig konstruerede de verdens mest avancerede tog-kontrol-system. Det hele tog 5½ år og kostede omkring 7,5 milliarder kroner.

Indtil 1872 var der overhovedet ingen jernbaner i Japan. På det tidspunkt havde amerikanske jernbaner været i drift

i godt tre år, men da japanerne endelig begyndte at lave jernbaner, byggede man smalsporede linier, også for hovedstrækningernes vedkommende. Under den anden verdenskrig blev disse forældede baner stærkt beskadigede, og man måtte i gang med et større genopbygningsarbejde.

Den gamle Tokio-linie var komplet uegnet til at fremføre hurtige passagertog. I området bor ikke mindre end 49 pct. af Japans godt 100 millioner indbyggere, og her ligger Tokio, der er verdens største by, Osaka, der er næsten lige så stor som Chicago, og Nagoya, Kyoto og Yokohama, der hver har næsten 1 million indbyggere.

Den nye linie åbnedes for trafik den 1. oktober 1964. De første tog var fire timer om turen, da sporlegemet skulle have lejlighed til at »sætte sig« og falde til, og ligeledes ville man gradvis vænne passagerere til tog med høj hastighed. Nu er Hikari'en 3 timer og 10 minutter om turen, og det svarer til en gennemsnitshastighed på 165 km/t, når tiden for ophold på stationer regnes med. Under en prøvekørsel nåede toget imidlertid op på 255 km/t.

Man kan komme cirka 40 minutter hurtigere frem, hvis man tager med fly mellem de to byer, men til gengæld får man en lang taxa-tur i hver ende af rejsen, og disse ture tager sin tid, fordi der køres i tæt trafik (i Tokio kan man dog tage med den berømte monorail-bybane). Med Hikari'en koster turen ca. 140 kr. på 1. klasse og omkring det halve på 2. klasse. Bliver toget forsinket, får man en del af det betalte gebyr tilbage – dog først, når forsinkelsen andrager 1 time eller mere.

Fly-billetten koster cirka 142 kr., men hertil kommer taxa-kørslen til og fra lufthavnene. For at overleve i kampen mod jernbanen agter fly-selskaberne at indsætte 15 Boeing 747, som hver kan tage 300 passagerer, i 1970'erne, og til den tid håber man at kunne flyve for samme pris, som en 2. klasser billet til jernbanen koster. Det ventes, at jernbanen vil svare igen ved at nedsætte køretiden til 2½ time. Og i mellemtiden vil man udbygge jernbanen til Okayama og Kyushu.

---

Med tilladelse fra »Populær Mekanik«.



# DSB orientering

## Fikse stewardesser, ambulante salg i togene og liggevogne

Med overgangen til sommerkøreplanen 1. juni indførte Statsbanerne en række stærkt servicebetonede nyheder som led i de mange bestræbelser, der gøres for at tiltrække passagerer. Stewardesserne vil stå for det ambulante salg i togene, idet man som forsøg begynder med en række fjernforbindelser, og i natforbindelsen mellem København og Frederikshavn indsættes de nye liggevogne, således at man i disse tog kan få en behagelig søvn og frisk og udhvilet nå frem til bestemmelsesstedet den næste morgen. I disse liggevogne kan man gøre morgentoilette, så, man straks ved ankomsten er parat til at gå ud i byen. Liggevojnene er allerede velkendte fra udlandstrafikken og vil sikkert også blive populære i indenrigstrafikken.

Det ambulante salg i togene er overdraget firmaet Brdr. Jakobsen, der i forvejen er en af Statsbanernes største og ældste forpagtere, idet firmaet driver en række kiosker på banegårde. Med sans for det elegante, har firmaet iklædt stewardesserne chikke uniformer. Der har været stor interesse for de nyoprettede stillinger som stewardesser. Der meldte sig ca. 100 ansøgere, hvoraf der nu er

udsøgt og antaget tre faste stewardesser og to stedfortrædere.

Der er indrettet depot for det ambulante togsalg i den tidligere jernbanerestaurations i Nyborg. Herfra betjenes de tog, som nu fra starten indgår i denne nyordning, bådtoget »Engländeren« i trafikken mellem Nyborg og Esbjerg, hvor man får mulighed for også at kunne betjene et internationalt publikum, samt lyntoget »Kongeåen« og de vigtigste eksprestog mellem Nyborg og Ålborg.

Det ambulante togsalg vil foregå fra specielle salgsvogne og omfatte bl.a. pølser med brød, kaffe, the med brød – fikse bakkeanretninger, sodavand, lyse pilsnere, æblemest m.m., is, chokolade og bolsjer, cigaretter, ligesom der sælges aviser, ugeblade og pocket books.

## De nye liggevogne

Liggevojnene er bygget og indrettet på Statsbanernes centralværksted i Århus – i øvrigt efter ide fra en af de ansatte på værkstedet – idet man hertil har anvendt tre tidligere personvogne, som er ombygget og moderniseret med henblik på løsningen af den nye opgave.

Pladserne i de enkelte kupeer er fordelt således, at der er indrettet tre liggepladser i den ene side og to liggepladser samt øverst en bagagehylde i den anden side.

Liggehynderne er beklædt med blåt plys, og liggepladserne vil fra udgangstationen være opredt med tæppe, lagen og hovedpude med betræk.

Om natten kan loftsbelysningen i kupeen og sidegange dæmpes, og læselamperne ved hver liggeplads er således indrettet, at de ikke kan blænde eller i det hele taget genere medpassagerer. Vognene er indrettet med to vaskerum, og såvel disse som toiletter og perronender er forsynede med stik for el-barbering – ialt seks sådanne stik. Vaskevandet er el-opvarmet og derfor behageligt tempereret hele året.

Gulvene i kupeer og sidegange er beklædt med tykke, behagelige tæpper. Vognene er effektivt isolerede for støjdæmpning og har et roligt, behageligt løb, således at man også herved afgørende har bidraget til at give passagererne en behagelig nat med en lang og vederkvægende søvn.

## DSB har bestilt 24 nye S-tog til Køgebugtbanen

Generaldirektoratet for Statsbanerne har i dag, fredag den 16. maj skrevet kontrakt om køb af 24 S-tog til Køgebugtbanen. Det drejer sig om levering af samme type to-vognstog, som efterhånden i ret betydeligt omfang er leveret til den københavnske nærtrafik, men dog således at de mange tog, som bygges indenfor dette produktionsprogram, løbende forbedres, efterhånden som man opnår driftserfaringer med de leverede tog. Med kontraheringen af de 24 tog til Køgebugtbanen er der i alt af DSB afgivet ordre på 165 sådanne moderne, højrrøde S-tog til den københavnske nærtrafik.

Bygningen af de 24 S-tog til Køgebugtbanen, hvert tog bestående af en motorvogn og en styrevogn, giver fortsat beskæftigelse for en række store danske industrivirksomheder. A/S Frichs i Århus skal udføre motorvognenes vognkasser og deres elektriske installationer m.v. samt bogierne til alle vogne. Vognfabrikken Scandia A/S, Randers, leverer vognkasserne m.v. til styrevognene og det indvendige udstyr i både motor- og styrevogne, medens Thrige-Titan A/S i Odense fremstiller motorvognenes banemotorer på licens fra det engelske firma English Electric. Hertil kommer forskellige andre leverancer fra dette og andre engelske firmaer. Man nyder herved godt af de store erfaringer, man i England har med hensyn til bygning og drift af moderne S-togsmateriel.

De nye tog vil blive leveret med to 2-vognstog om måneden gennem hele 1971, således at de er klar til brug på Køgebugtbanen, når banen indvies ved sommerkøreplan-skiftet i 1972.

Ved at sætte disse 24 tog i rationel serieproduktion som en fortsættelse af arbejdet med bygningen af S-tog til den københavnske nærtrafik i øvrigt er det lykkedes at undgå de stadige prisstigninger, som ellers uvægerligt ville være løbet på. De første af de nye højrrøde S-tog til den københavnske nærtrafik blev bestilt i 1965 og kostede da ca. 1,5 mill. kr. stykket, medens prisen for de 24 tog til Køgebugtbanen bliver ca. 1,6 mill. kr. stykket. Der er således opnået ganske væsentlige besparelser i forhold til de i øvrigt indtrufne prisstigninger.





# Pjækkeri – det store problem

*Omfattende undersøgelser i gang i Storbritannien for at komme den ulovlige udeblivelse til livs*

Udeblivelse fra arbejdet uden sandfærdig og gyldig grund – det, der også kaldes pjæk – er et stadig voksende problem i Storbritannien. Af en undersøgelse, der netop er afsluttet, fremgår det, at i ugen efter påske var hver dag een million mennesker fraværende fra deres job. De fleste af dem var syge. Men alt for mange af dem var kun syge ifølge deres egen påstand herom. For dem var en hvilken som helst undskyldning bedre end ingen. De havde fået en mystisk ikke nærmere defineret lidelse, der også kaldes pjæk.

På uærlig vis snydes arbejdsgiverne for de ansattes indsats. Af de fem procent af Storbritanniens arbejdskraft, der er fraværende hver eneste uge året rundt, gælder det for en fjerdedel af dem, at de blot ikke havde lyst til at møde. Der gives et rigt varieret udvalg af undskyldninger – »bedstemors begravelse«, »et sprængt vandrør«, »min kone var syg«.

Det er naturligvis altid værst efter en skæv helligdag. Til trods for, at vejret var strålende i ugen efter påske var der færre udeblivelser efter påskehelligdagene, end arbejdsgiverne havde turdet håbe. Men de næsten »en gros-agtige« udeblivelser efter julen sidste år og efter nytår står endnu klart i arbejdsgivernes erindring.

Det britiske Industriråd (Confederation of British Industry) er i øjeblikket i gang med en altomfattende undersøgelse af udeblivelserne efter helligdage eller ferieperioder. Den statistik, der foreligger nu, er nærmest skitsegartig, men Industrirådet er absolut overbevist om een ting: Udeblivelsen fra arbejdet stiger i alarmerende omfang.

Det er en kendsgerning, at ferieordningerne i Storbritannien er uens og uden fællespræg. Antallet af helligdage og ferier er forskellige fra landsdel til landsdel.

Eftersom der er en sådan variation i ferienes længde er Industrirådet overbevist om, at arbejderne fristes til at tage de efter deres opfattelse manglende dage fri. Inden for de forskellige industrier varierer ferierne så meget, at arbejdere, der ikke føler sig retfærdigt behandlet, har taget sagen i deres egen hånd.

Industrirådet mener, at den såkaldte »frivillige udeblivelse«, som hjem søger mineindustrien, når arbejderne simpelthen ikke er der, er under en form for

kontrol, selv om denne form for udeblivelse lægges for had i avisernes overskrifter og kommentarer.

Rådet er langt mere bekymret over sygdomsfraværet. Det mener, at for meget af dette fravær er direkte uærligt og støttet af en værdiløs lægeattest.

Lægerne får ikke skylden for det. Hvorom alting er, når en patient kommer til sin sygekasselæge efter tre dages fravær fra arbejde og fortæller, at det var på grund af mavebesvær eller noget i den retning, har lægen ikke anden mulighed end at tage patientens ord for gode varer.

Senere på året vil Industrirådet underrette sine medlemmer om resultatet af undersøgelserne, men allerede nu er der kastet lys over visse kendsgerninger. For eksempel den – som er forståelig, når man ret betænker – at jo større ansvar, en arbejder har, jo mindre er sandsynligheden for, at han eller hun udebliver.

Maskinindustri i alle dens former er offer for udeblivelse. I kulminedriften er den berygtet, og inden for denne industri har både en afskedigelsespolitik og taktikken med at tage folk alvorligt i skole slået fejl. Kulindustrien mister hvert år kul til en værdi af 46 millioner pund sterling på grund af pjæk. Af ikke nærmere defineret årsag er også den kemiske industri sårbar på samme måde, og denne industris arbejdsgivere har nedsat deres egen komite for at prøve at finde frem til årsagerne.

Eet spørgsmål rejser sig undgåeligt: Ville der være mindre pjæk i Storbritannien, hvis der var længere ferier? Med hensyn til ferier er landet stadig »bagefter« det europæiske kontinent. I Vesttyskland har arbejderne for eksempel ferie i 24 hverdage – i hvert fald som hovedregel – og hertil kommer, at der er en halv snes officielle helligdage. Mange italienere har ikke mindre end en måneds ferie, franskmændene har 18 hverdage ferie – altså tre uger.

De britiske fagforeninger har argumenteret, at hvis Storbritannien vil tilpasse sig forholdene på kontinentet, må det også gælde for ferienes vedkommende. Hvis landets økonomi var meget, meget sundere, ville dette argument vinde langt større gehør. I øjeblikket er de fleste arbejdsgivere villige til at indrømme – som et forhandlingsgrundlag under løndrøftelser – at de »sorte« dage, hvor udeblivelsen er størst, skulle tillægges ferien som ekstra feriedage.

Regeringen er langt mere indstillet på først at gennemføre undersøgelser og forsøgsmæssige ordninger. Departementet for økonomiske anliggender har beordret et landsomfattende rundspørge om de eventuelle årsager til, at produktions-tallene faldt bemærkelsesværdigt i januar måned i år.

Dette rundspørge er stadig i gang. Hvis, siger departementet forsigtigt, og kun hvis der afdækkes et mønster for udeblivelserne, er det muligt, at der begyndes en formel undersøgelse. Departementets chef, Peter Shore, anerkender dog, at der er en tilbøjelighed i industrien til at indhente tabt tid i de efterfølgende uger og måneder.

Arbejdsgiverne er enige i, at dette ofte er tilfældet. Men de fastholder, at dette hverken økonomisk eller etisk er sagens kerne. Udeblivelse er en direkte forøgelse af de samlede omkostninger og det på et tidspunkt, hvor alle desperat prøver at holde omkostningsniveauet nede. Overtidsarbejde, der bliver nødvendigt for at indhente det, man er kommet bagud, betyder også en forøgelse af omkostningerne.

Hele problemet omkring pjækkeriet er bedrøveligt og ømtåleligt. Den stakkels britiske arbejder arbejder årligt fire uger længere end sin amerikanske kollega og ni uger mere end arbejderen i for eksempel Sverige.

VIP.



–Kan du lugte, hvad Georg er i fuld gang med?



# Politisk økonomisk orientering

## For og imod

LO's formand, Thomas Nielsen, har til »Kristeligt Dagblad« bl.a. sagt, at regeringen Baunsgaard glemmer, hvordan folk reagerer, når de bliver ramt på pengepungen den ene gang efter den anden. Nu får, siger LO-formanden, lønmodtagerne skattechokket, senere takst- og prisstigninger og så kildeskatten. Den eneste kompensation er den dyrtidsportion, vi ved er på vej. Men den dækker kun 50 pct. for prisstigningerne, og slet ikke for skatter og afgifter.

Jeg ved ikke, hvordan vi under disse vilkår skal bevare roen på arbejdspladserne, og jeg tør ikke garantere for, at roen kan opretholdes. Men jeg ved, at ro på arbejdspladserne er en afgørende forudsætning for en stabil og stigende produktion.

Det radikale blad i Holbæk, »Holbæk Amts Venstreblad« skriver i forbindelse med Thomas Niensens bemærkninger, at det må beklages, at LO's formand er forfaldet til at bruge trussel om uro på arbejdspladserne som muligt middel til at få en lovlig valgt regering, der har sit folketingsflertal i orden, væk, eller få den til at føre en anden politik end den, vi anser for rigtig. Det er *færlig* tale, skriver bladet, og vi venter, at fhv. statsminister Krag vil sige ham et par ord med om *det*.

Et andet provinsblad, venstreavisen »Lolland-Falsters Folketidende« skriver om grunden til de høje skatter, at det selvfølgelig ikke alene er kildeskattens skyld, at skatten fremover som helhed stiger. Der er – skriver avisen – først og fremmest borgernes appetit på at få statens bidrag til snart det ene snart det andet sat i vejret. I samme omfang, som man stiller krav til det offentliges indsats, må man være indstillet på, at der skal pungen ud, og pengene kommer kun eet sted fra: borgernes lommer.

## Skattestigningen

Når kildeskatten træder i kraft 1. januar 1970, er det beregnet, at indkomstskatten øges med 3,5 milliarder kr. mere end året før. Det vil skønsmæssigt betyde en stigning på 35 pct.

Regeringen fik støtte for sit krav om at udskrive skatten med 95 pct. af den enhedsskala, der er gældende for skatteudskrivningen i år. Men det vakte opmærksomhed, at Socialdemokratiet og SF ønskede en udskrivningsprocent på kun 82 pct.

Ekspertter har beregnet, at indkomstskatten for 1970/71 vil give staten 15,5 milliarder kr. mod i år kun 11,8 milliarder kr. Derimod ventes afgifterne »kun« at stige fra ca. 15,6 milliarder kr. til 16,5 milliarder kr.

I følgende tabel vil man kunne se, hvad der skal svares i statsindkomstkat i 1970 i forhold til, hvad der skulle være betalt, dersom de nuværende regler var i kraft.

Skattepligtig indkomst 1970	Statsindkomst-skat ifl. gældende regler	Statsindkomst-skat ifl. kildeskatteregler
Enlige		
kr.	kr.	kr.
10.000	797	1.005
20.000	2.634	3.015
30.000	4.937	5.937
40.000	7.904	9.562
60.000	15.286	17.762
100.000	30.874	35.350

## Tilbudspligten

I henhold til de nye jordlove, skal ejendomme med et areal på 6.000 m<sup>2</sup> eller derover, og som ved byudviklingsplaner er udlagt som byzone, tilbydes kommunen, førend den pågældende ejendom må sælges til anden side.

Det kom til en ret skarp debat i folketinget om fortolkningen af disse bestemmelser. Regeringen og dens støttepartier fortolker loven derhen, at der fra jordejendomme med over 6.000 m<sup>2</sup> helt frit kan sælges grunde, *under* 6.000 m<sup>2</sup>, uden at man i disse tilfælde skal tilbyde kommunerne først. Den tidligere boligminister Kaj Andresen kritiserede skarpt denne fortolkning. Han veg ikke tilbage for at hævde, at man, hvis en sådan praksis blev anerkendt, simpelthen undergraver tilbudspligten.

Talrige grundejere vil kunne unddrage sig tilbudspligten ved at sælge grunde, der er lidt under 6.000 m<sup>2</sup>.

Regeringspartierne bl.a. Venstre hævdede, at det ikke var lovens mening at give kommunerne udstykningsmonopol; og det hævdedes fra konservativ side, at dersom man fulgte Socialdemokratiets linie i denne sag, ville det offentlige blive rodet ind i næsten ethvert parcellhussalg, selv om dette salg blot drejede sig om f.eks. kun 800 m<sup>2</sup>, der var udstykket fra et areal på over 6.000 m<sup>2</sup>.

## Regeringen og Nato

Det var næsten uundgåeligt, at den udtalelse, som man på det radikale landsmøde vedtog om Danmarks forhold til Nato, måtte få konsekvenser og kræve en nærmere redegørelse fra statsministerens side. Man havde nemlig vedtaget, at fremover skulle der ikke finde Nato-øvelser sted med dansk deltagelse, at raketter skulle returneres, og Nato-depoter og Nato-havne afvikles.

Statsministeren kunne erklære, at der ikke vil ske ændringer i regeringens politik uden efter forhandling med folketinget. Det fremgik også af udenrigsminister Hartlings og forsvarsminister Ninn Hansens udtalelser, at man ikke var tilbudspligtig til at bakke det radikale landsmødes krav op.

Men det kan ikke nægtes, at fhv. statsminister, folketingsmand J. O. Krag har ret i, at en sådan udtalelse fra et af regeringspartiernes landsmøde uvilkårligt vil kaste usikkerhed over landets forsvarspolitik. Statsministeren vil ikke kunne klare frisag ved blot at henvise til det sikkerhedspolitiske udvalgs undersøgelser eller til forsvarskommissionen. Statsministeren er leder af det radikale parti, men han er først og sidst Danmarks statsminister, og han kan ikke på een gang føre Nato-politik og samtidig stå for en politik, der undergraver en sådan.

Den radikale folketingsgruppe er uden tvivl klar over, hvordan hele denne sag er kommet regeringen på tværs. Og der er næppe tvivl om, at statsministeren og den radikale folketingsgruppe i afgørende situationer må gå ind for den Nato-linie, der stort set er enighed om både i det socialdemokratiske parti, Venstre og det konservative folkeparti.



# Glimt udefra

## Krise i det engelske arbejderparti

En alvorlig krise truer det engelske Labour-parti. Der findes som bekendt næppe noget arbejderparti i hele den vestlige verden, der er så økonomisk afhængig af fagforbundene, som Labour i England. Nu har premierminister Harold Wilson lagt sig ud med næsten hele fagbevægelsen, herunder også de talrige små forbund, der betyder så meget i engelsk fagforeningspolitik og på arbejdsmarkedet, fordi de ved små strejker kan lamme livsvigtige samfundsfunktioner.

Wilson opererer med begrebet ulovlige strejker, som han kræver forbudt og med straf for brud på de nye lovbestemmelser, han vil gennemføre.

Det man i fagbevægelsen især retter sin kritik imod er den passus i loven, der tillader arbejdsministeren – for tiden den dynamiske **Barbara Castle** – at gribe ind over for strejker, der iværksættes af fagbevægelsen, fordi man er af den opfattelse, at der fra arbejdsgiverside er tale om overskridelse af indgåede aftaler. I så tilfælde skal arbejdsministeren kunne dekrettere, at arbejderne **uophørligt** skal sendes tilbage til arbejdet i en såkaldt afkølingsperiode på 28 dage. – I disse 28 dage skal løn og arbejdsforhold være som før strejken udbrød, således at arbejdsgiverne ikke må anvende ændrede lønssystemer eller nye avancerede maskiner i den omhandlede afkølingsperiode.

Lovforslagene indeholder tillige en række bestemmelser, der lægger afgørelser, der før har været ude hos fagforeningerne ind under arbejdsministeriets domæne.

Arbejderne føler deres strejkeret truet. Helt op i toppen af fagbevægelsen har en stærk harme bredt sig mod Wilson, der samtidig kæmper med betydelige vanskeligheder med at holde økonomien i orden. Den engelske betalingsbalance udviser truende underskud, og Pundet er ude for en svækkelse. Regeringen må til stadighed låne eller få stillet enorme kreditter til rådighed for at klare Storbritanniens betalinger, herunder især renter på gammel gæld og den stigende import. I regeringen er indenrigsminister **James Callaghan** gået til angreb på premierministeren, og det samme er den indflydelsesrige Douglas Houghton, der kræver strejkelovforslaget ændret eller taget af bordet. De sidste Gallup-tal viser, at et parlaments-

valg nu vil ramme Labour med et nederlag, som man ikke har oplevet siden katastrofevalget i 1931, da **Mac Donald** svigtede partiet og banede vej for 15 års konservativt styre. Harold Wilson er imidlertid beregnende, stædig og urokkelig, og det kan ikke nægtes, at hans saglige indsigt er stor, og at han på adskillige områder har formået at fremme eksporten og banet vej for sanering af økonomien. Han har konsekvent fastholdt en hård prisstop- og indkomspolitik, der har gjort ondt på hans egne vælgere. Men det kan ikke nægtes, at uden denne deflationspolitik ville de engelske finanser have været i en endnu mere alvorlig situation.

Wilson har endvidere på markedspolitikens område vist den samme urokkelige vilje og udholdenhed og fastholdt den engelske ansøgning om optagelse i Fællesmarkedet og dermed trodset de Gaulles nej til engelsk optagelse. Nu – efter generalens fald – ønsker Wilson forhandlingerne fremskyndet, og de gunstige strømninger i Frankrig til fordel for et større Europa gavner de engelske bestræbelser. En nøgtern vurdering peger derfor i retning, at dersom Wilson kan holde ud endnu nogle måneder, vil der være betydelige chancer for et langt lysere billede af hele den økonomiske og politiske situation. – Et parlamentsvalg er det, partiets medlemmer frygter mest af alt, og heri er paradoksalt nok Wilsons trumf gemt overfor oprørerne i partiet. Udskriver han valg, vil meget få vende tilbage som medlemmer af Underhuset.

## Stormagtsdiktat i Mellemøsten

Selv om der råder den største hemmelighedsfuldhed omkring de forhandlinger, der foregår mellem Sovjetunionen og USA om krisen i Mellemøsten, synes der alligevel at være trængt så meget ud om de to supermagters forhandlinger, at man kan tegne et situationsbillede af, hvad der kan ventes af udspil fra de 2 magter. Det skønnes, at man er enige om, at Israel skal rømme Sinai-halvøen, hvorefter den skal demilitariseres. Langs de kritiske punkter langs de israelsk-arabiske grænser skal stationeres FN-styrker.

Man synes også at være blevet enige om Israels ret til fri sejlads på Suezkanalen, og endelig om en anerkendelse af Israel som stat fra araberstaternes side.

Oprindeligt havde Sovjet krævet israelsk rømning af alt besat arabisk land, før der overhovedet kom gang i forhandlingerne. Når Sovjet nu synes at have givet sig så kraftigt, er der næppe tvivl om, at det skyldes en interesse i at få Suez-kanalen åbnet for russisk gennemsejls. Men det spiller også ind, at Sovjet ønsker det mellemste Østen pacificeret, fordi den kinesisk-russiske grænsekonflikt stadig tiltager og tvinger Rusland til at samle sine kræfter om opbygningen af stærke positioner i det yderste Sibirien på grænsen til Kina.

Kinesiske tropper er rykket ind på sovjetrussisk territorium i Sinkiang-Kazakhstan området. Samtidig kommer meddelelsen om flytning af kinesiske folkegrupper op mod grænsen til Den mongolske Folkerepublik, netop i de områder, hvor Sovjet har opbygget store militærbaser også med raketvåben. Maos tropper følger efter folkegrupperne, og en opmarch nær Den mongolske Folkerepublik er muligvis i gang.

Den sovjetrussiske korrespondent fra 2. verdenskrig Konstantin Simonov advarer stærkt Moskva, og mener, at Mao ikke vil vige tilbage for en krig med Rusland for at vinde prestige i hjemlandet.

Imidlertid synes faren for umiddelbar konfrontation mindsket, efter at kineserne er gået med til at mødes med russerne for at bilægge stridighederne ved Amur-Assuri-floden. Mødet vil finde sted i den sovjetiske by Khabarovsk, der ligger, hvor de to floder løber sammen.

## Valutaspekulation

### Euro-dollar – D-mark

Den voldsomme uro omkring det internationale valutamarked skyldes ikke mindst håbet om, at den tyske regering ville opskrive D-marken. Vældige kapitaler – ikke mindst dollars, men også Francs, Pund og danske kroner – er strømmet til Tyskland.

De tyske banker blev oversvømmet med udenlandske penge, og adskillige af disse midler anbragtes af de tyske banker på det såkaldte Euro-dollarmarked – for atter derfra at blive anbragt i D-mark.

Dette mærkelige Euro-dollarmarked er dermed påny kommet i søgelyset, det ejendommelige pengelånemarked, der på en gang er omgivet af noget fordækt og tillige af en vis uigennemtrængelighed for virkelig analyse.



## Hvornår et nyt jernbane- museum ?



Som mange ved har jernbanemuseet til huse i Sølvgade nr. 40, opgang F, femte sal, og er åbent for besøgende alle onsdage fra kl. 12-16, til og med oktober måned.

Der er gratis adgang for *alle*, altså også for ikke-jernbanefolk.

Vi, der arbejder for og med museet, er glade for, hvad museet rummer, men vi er selvsagt endnu gladere for at vise det frem for interesserede, jo flere des bedre.

Jernbanemuseet fortæller jernbanehistorie på en levende, anskuelig måde.

Yngre og helt unge får ved besøget kendskab til gamle dages jernbanedrift, men også til dennes udvikling gennem tiderne.

De ældre ser de ting, de selv har kendt, måske endda gjort sig betjent af, og tanker om oplevelser og begivenheder melder sig.

Det sker vel en dag, at vi får tilvejebragt et jernbanemuseum, hvor også vor

store samling af lokomotiver og vogne kan udstilles sammen med det omfattende og udmærkede museumsmateriale vi har og stadig forøger, men indtil da må vi bede Dem tage trapperne til femte sal. Se bort fra den lille ulempe dette er, og kom så. De er meget velkommen.

Bagefter vil De sige: »At vi dog ikke gjorde alvor af det noget før. Vi har jo så ofte tænkt på at besøge jernbanemuseet«.



## Rammen for nuvæ- rende mu- seer helt util- strækkelig



## PERSONALIA

### Ordensdekorationer

Lkf. (15. lkl.) M. Petersen, mdt. Fa, er udnævnt til R den 13-5-69.

### Forfremmelse til lokomotivfører (15. lkl.) efter ansøgning pr. 1/6-1969

Lkf. E. Magnussen (12. lkl.) mdt. Fa, i mdt. Fa.

Lkf. A. J. Bill (12. lkl.) Mdt. Ar i Mdt. Ar.

### Forfremmelse til lokomotivassistent pr. 1-7-1969

Lokomotivmedhjælperne:

J. A. Larsen, mdt. Ro, i mdt. Ro.

E. Leary, mdt. Av, i mdt. Av.

G. Vang, mdt. Hg, i mdt. Hg.

J. Hededal, mdt. Ro, i mdt. Ro.

J. H. Boldreel, mdt. Ar, i mdt. Ar.

P. L. Johansen, mdt. Gb, i mdt. Gb.

O. K. B. Jensen, mdt. Gb, i mdt. Gb.

L. Frederiksen, mdt. Av, i mdt. Av.

S. Hein, mdt. Av, i mdt. Av.

F. E. Andersen, mdt. Av, i mdt. Av.

H. Strunk, mdt. Kø, i mdt. Kø.

P. J. K. Holm, mdt. Ro, i mdt. Ro.

G. Jørgensen, mdt. Av, i mdt. Av.

B. Spiegelhauer, mdt. Av, i mdt. Av.

L. Overholt, mdt. Gb, i mdt. Gb.

K. N. Voigt, mdt. Av, i mdt. Av.

O. A. Jaconelli, mdt. Av, i mdt. Av.

### Overgået til anden stilling efter ansøgning pr. 1/6-1969

Lkf. H. S. Knudsen (15. lkl.) Mdt. Fa, lkf. (12. lkl.) Mdt. Fa.

### Forflyttet pr 1/8-1969 efter ansøgning

Lkf. (15. lkl.) F. Jensen, Mdt. Gb i Mdt. Kø.

### Afsked efter ansøgning pr. 31/7-1969

Lkf. (15. lkl.) C. C. P. H. Larsen, Mdt. Ng, gr. svag m/ pension.

### Afskediget efter ansøgning pr. 31-8-1969

Lkf. (12. lkl.) G. Steffensen, Tdr., gr. alder med pension.

### Dødsfald

Pens. lokomotivfører A. K. Jensen, Århus, er afgået ved døden den 9-5-1969.

Pens. motorfører N. P. E. Maiø, København, er afgået ved døden d. 12-5-1969.

Pens. lokomotivfører P. S. Stoltzner, København, er afgået ved døden den 28-5-1969.

Pens. lokomotivfører O. L. R. Hollænder, Næstved, er afgået ved døden den 30-5-1969.

### VI KAN SPARE 1 MILLIARD KRONER!

– Det er ofte nævnt, at Danmark er et råstoffattigt land, samt at vi pr. indbygger har verdens største handelsomsætning. Det er helt indlysende, at der her er tale om to sider af samme sag eller om årsag og virkning, sagde civilingeniør Svend Mansted, formand for Dansk Arbejde, på Landsforeningens generalforsamling fornylig.

Han fortsatte: Med de i forhold til vor industriproduktion beskedne råvareforekomster bliver det i udpræget grad *forædlingsværdien* af de importerede råvarer og halvfabrikata, forretningen Danmark skal leve af.

Med et rundt tal er forædlingsværdien ca. halvdelen af produktionsværdien. D.v.s., at der for hver milliard kroner eksport må importeres for en halv milliard. Stigende eksport giver altså automatisk stigende import.

Ifølge beregningsgrundlaget for industriproduktionens forædlingsværdi skal industrien, for gennem eksportforøgelse at skaffe dækning for valutaunderskuddets 2 milliarder kroner, øge sit salg i

udlandet med det dobbelte – ca. 4 milliarder kroner om året.

En sådan stigning lader sig naturligvis ikke realisere omgående, og der må således regnes med en række nye betalingsbalance-underskud. Dermed forøges den gæld til udlandet på ca. 10 milliarder kr., som er resultatet af de sidste ti års underskud, med deraf følgende rente- og afdrags-byrder.

I stedet for udelukkende at lægge ansvaret for løsningen af betalingsbalanceproblemet på industriens eksportindsats i forventning om fortsat gunstige eksportkonjunkturer, *er det nærliggende også at anvise veje og midler, der indebærer, at hele vort samfund trækker på samme hammel.*

Vor import til den private sektor beløb sig i 1968 til ødt 4,2 milliarder. Naturligvis vil det være utopi at tro, at hele dette beløb kunne spares. *Men det ligger nok inden for mulighedens grænse at spare den ene milliard, idet vi jo må importere for omkring halvdelen af produktionsværdien.*

Pens. lokomotivfører C. V. Christensen, København, er afgået ved døden den 16-6-1969.

### Opmærksomhed frabedes

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. A. E. Christensen,  
lokomotivfører, Århus.

Al opmærksomhed frabedes venligst på min jubilæumsdag.

R. Dorner,  
lokomotivfører, Esbjerg

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

K. M. Nørgaard,  
lokomotivfører, Mdt. Ar H

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

A. Johansen,  
lokomotivfører, Fredericia

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst. Er bortrejst.

V. B. D. Nielsen,  
lokomotivfører, Næstved

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

C. B. Jensen,  
lokomotivfører, Frederikshavn

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

N. J. L. Schneider,  
lokomotivfører, Århus H

Evt. opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

J. H. Larsen,  
lokomotivfører, Korsør

Al opmærksomhed i anledning af mit jubilæum frabedes venligst.

Svend Jakobsen,  
lokomotivfører, Randers

### Byttelejlighed

Haves i Esbjerg: God moderne 2 værelser med centralvarme og bad. Leje pr. måned 425 kr. incl. varme. Indskud 2900 kr.

Ønskes i København el. omegn: tilsvarende lejlighed.

Henv.: Togfører H. A. Olesen, Stengårdsvej 108 I, 6700 Esbjerg.

### Lokomotivmændenes Enkekasse

Efter at formanden, pens. lokomotivfører C. V. Christensen, er afgået ved døden, bedes indtil anden meddelelse foreligge alle henvendelser rettet til kassereren, pens. lokomotivfører V. M. Kleis, Jyllingevej 45, 2720 Vanløse. Telefon 74 32 69.



# DAMERNE'S DAG

20

## Hvid juli

Den store feriemåned er kommet og selvom den ikke altid har overvældet os med sol og varme, har vi lov at stille meget store forventninger til den, siden vi måtte fryse os et helt forår igennem. Hvidt er den ideelle sommerfarve, mere populær end nogensinde. Bortset fra at farven er klædelig til brune arme og ben, er den også praktisk, fordi den kaster sollysets stråler tilbage (husk hvide kyser og tørklæder til småbørn) og medvirker til, at man ikke føler sig helt grillstegt, når solen bager.

Men med de mange kunststoffer er hvidt alligevel ikke, hvad det har været. En bluse eller skjorte ender ofte med at være en grårumset eller gullig affære. Derfor kan der være grund til at bemærke et nyt, desværre ikke billigt, vaskemiddel *Dato*, fremstillet specielt til kunststoffer, der skal gøres »nyhvide« igen, som man udtrykker det. Det kan også bruges som almindeligt finvaske-middel i håndvasken og til vaskemaskinen. Pris kr. 3,35 for en pakke med 350 gram.

## Kig ikke for dybt i flasken

hvis De ofte bruger sprit til rengøring. Ifølge love og forordninger har man ændret spritten, så den nu *kun* kan benyttes til udvortes brug – men selv det kan være problematisk. Der er indløbet adskillige klager over hovedpine og kvalme

fra husmødre og på en stor københavnsk virksomhed, hvor man anvender sprit til dublikeringsmaskiner, besvimeede damerne på stribe. Man kan hjælpe på miséren ved et par åbne vinduer, så længe det er sommer – men det er det jo ikke altid.

## Gør-det-selv-nyt

Det er svært selv at skylle sit hår, når man vasker det over en håndvask. En hjælp er Eva-hårskyller (fås hos isenkræmmere), der monteres på vandhanen og fungerer som en lille telefonbruser. Den fås med to-delt slange til kr. 11,85 og enkeltslange til kr. 8,85. Kan også bruges til at bruse grønne planter over med, hvis De bor i et område, hvor vandet ikke er for hårdt (kalkholdigt).

Der er mange midler mod skæl, men der er desværre også mange former for skæl, så det kan være svært at finde et middel, der er virkeligt effektivt. *Caputan* er ikke helt nyt, heller ikke særlig billigt, men det er godt. Der er tale om

et sæt, fordi man skal bruge en shampoo til at vaske skællene ud af håret med og derpå dagligt en lotion til at holde nye skæl på afstand med. Begge dele koster tilsammen ca. 32 kr. og bør følges ad i brug, ellers får man ikke det rigtige resultat ud af det. Den lille top, som De ser under tørrehjelmens på billedet, kan vaskes eller hellere renses hjemme, hvis man går meget, meget forsigtigt til værks. Er det en god top, fortjener den nu en fagmands behandling. Til gengæld kan man sagtens selv give den lidt krøl ved at fugte den med lidt seting-lotion, rulle curlers i og så under hårtørreeren.

## Undskyld, vi forstyrrer

– måske er De midt i en grapefrugt eller ananas-diæt, som åbenbart hærger det ganske land i sommer. Vi vil blot minde Dem om at jordbær ganske vist er søde, men alligevel kaloriefattige: der er under 50 kalorier i 100 gram jordbær. NB! altså uden sukker og fløde.

*En top skal behandles godt – også når den sidder på et hoved, der ikke gør vrøvl over for stærk varme eller lang tørretid.*

*Skæl er et problem for mange og kan – i reglen ganske ubegrundet – give indtryk af manglende properhed.*

